

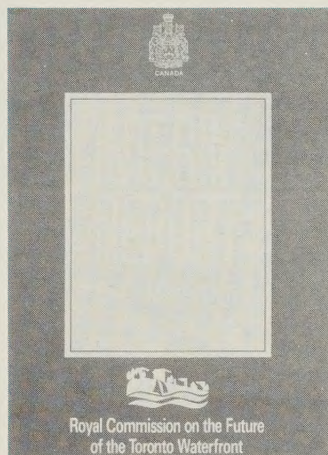
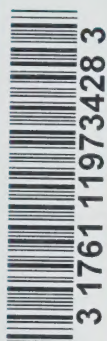
CAI
N 1
-1988
T014



Newsletter

ISSN 0840-9846

of the Canadian Waterfront Resource Centre



Royal Commission Interim Report Released

The first *Interim Report* of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront was released by the President of the Treasury Board, the Honourable Robert de Cotret, on 30 August 1989.

The *Interim Report* includes Commissioner David Crombie's recommendations about the Toronto Island Airport, Harbourfront Corporation, the Toronto Harbour Commissioners and certain environmental matters.

Commissioner Crombie stated that, "Issues discussed in this report are fundamental to the future of the waterfront. It is clear that no government or agency can proceed alone but that everyone has to pull together in order to make our waterfront what it can and should be."

As outlined by Mr. Crombie, the Royal Commission's autumn work programme would begin with the work arising from the recommendations in this report and would also include specific inquiry into transportation, the environment, the proposed world's fair and the Olympics, housing and industry. The Commission has until 1 June 1991 to complete its mandate and final report for the Governor in Council.

Copies of the *Interim Report* may be picked up at the Commission offices at 207 Queen's Quay West, Suite 580, or for further information call (416) 973-7185.

Government response on page 6.

The Toronto Waterfront Charrette

Twenty-seven experts from across Canada, the USA and Europe arrived in Toronto on 13 September 1989 to join hands for a five-day intensive work session on the Toronto Waterfront. They analyzed the waterfront from various angles: by air, boat, walking and driving. They listened to presentations made by representatives from local public and private sectors, and took part in round table discussions with community leaders and agency heads as well as transportation and environmental protection experts, historians, economists, and planners.



The design teams came up with imaginative and practical proposals for a "clean, green and accessible" Toronto waterfront. Major recommendations included cutting, tunnelling and decking over portions of the Gardiner Expressway, revitalizing the Don River and extending it to the lake via a new channel through the port lands; developing the existing port lands as a mixed-use community with major port activities being reconsolidated on the south west side; linking the park system on the Scarborough Bluffs to new port lands on the water's edge and the creation of several man-made islands off the Western Beaches that would link the open space system of Etobicoke Creek with Ontario Place.

More than 300 members of the public attended the group's final presentation on 17 September 1989. The Charrette was a joint project of the Ontario Professional Planners Institute, the Ontario Association of Architects and the Ontario Association of Landscape Architects. Thirty resource persons and 40 other professionals volunteered their time to contribute to a new vision of the Toronto waterfront.

Graphics from the charrette will be put on display in the Royal Commission exhibition space in late October. A final report will be released in about three weeks. For more information, contact Laura or Simon at (416) 973-7185.

Waterlots And Building Density

What is a Waterlot?

If you thought a waterlot was a lot of water, you are half correct. Actually, waterlots are those areas of land under water which are legally owned by private individuals, corporations, or government agencies. In the case of Lake Ontario, while the Province owns the lakebed and the Federal Government controls navigable waterways and public harbours, portions of the lakebed adjoining the shore have in the past been surveyed by the Crown and sold. These waterlots are normally under the same ownership as the adjoining landlot with the boundaries of the whole parcel being fixed by deed or survey.

While waterlots have not been granted by the Crown since 1924, they continue to have an impact on waterfront areas. In particular, waterlots are subject to municipal zoning by-laws, and thus it is possible that a municipality may assign development rights to both the submerged waterlot portion as well as the landlot portion of a site.

Density Assigned to Waterlots

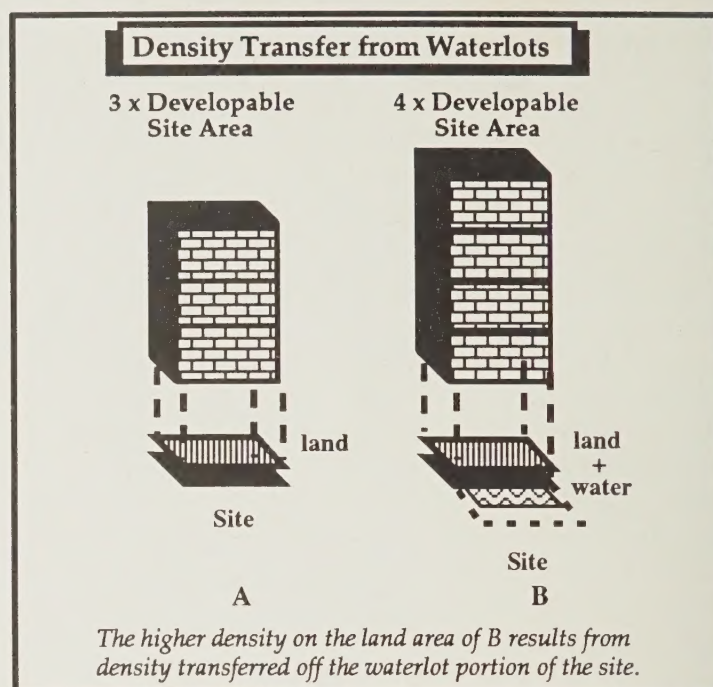
The effect of assigning development rights to a site that includes a landlot and waterlot portion is that the density of buildings may be increased on the land area. The density of residential buildings is usually measured in terms of dwelling units per hectare. Let's take a simple example. Suppose that a 10 hectare site consists of five hectares of land and five hectares of water and that a density of 100 dwelling units per hectare is assigned to the site. The overall 10 hectare site would then accommodate 1,000 dwellings. However, since buildings normally cannot be built on water, the dwellings usually will end up being built on the land portion. If the density is transferred from the waterlot portion to the land portion, then the density on the land is increased, in this case doubling to 200 units per hectare.

The result is the potential massing of buildings along the water's edge which reduces both physical and visual access to the waterfront, and potentially walls off the waterfront from the public.

Examples of density being assigned to the waterlot portion of a site then transferred to the land area include Toronto's Harbourfront Corporation lands and Etobicoke's Motel Strip.

Toronto's Harbourfront

At Harbourfront approximately 15% of the total site is waterlots. The maximum permitted gross floor area is assigned to the whole site (including land and water portions), meaning that permitted densities are approximately 15% higher on the land area than the overall density allocations show. This may



have been one reason why some of the buildings at Harbourfront are larger than the public had been led to expect. Although densities assigned to waterlots were not part of the negotiations, the recent Agreement between the City of Toronto and Harbourfront, among other things, reduces the permitted gross floor area by 9.5 percent according to City staff. This reduction was claimed by City negotiators to be significant. However, it still does not match the reduction that could have been achieved simply by eliminating the development rights assigned to Harbourfront waterlots.

Etobicoke's Motel Strip

In Etobicoke, the Motel Strip Secondary Plan provides for up to 2,700 dwelling units on 16 hectares (40 acres) of land and water. The site includes 3 hectares (7.5 acres) of waterlots and 4.5 hectares (11.1 acres) for schools and parks. The plan provides for density to be transferred both from the waterlots and the proposed school and park to the remainder of the site. The net result of the density transfer from the waterlots is that the developers can build up to 35% more than would otherwise be permitted on the land portion.

The resulting density of 317 units per hectare is similar to that on the Palace Pier site, with its 45 storey buildings, at 321 units per hectare. In contrast, Toronto's St. Lawrence neighbourhood, which is not on a water's edge location, has a lower density of about 275 units per hectare with most of the density being stacked in eight storey buildings backing onto the Gardiner Expressway.



CA1
21
-N2

In the Motel Strip the waterlots are to be designated as "open space" as a condition for transferring the density to the land area. This transfer is of questionable merit as the waterlot portion could not be built upon in any event and hence would remain open. Allowing the transfer of density thus serves to increase the density on the land with little being achieved in terms of actual public "open space" objectives. In addition, the designation of the water portion as "open space" could serve to actually reduce the portion of the site's land area used for open space.

Additional Effects

If waterlots are part of the density calculation then planning for other land use options is also influenced. The effect can be that the planned density on the land portion is further increased to encourage other forms of development – for example mixed commercial and residential use on a site. The allowable density on the mixed use portion of the Motel Strip is 4.0 times developable site area, which is 33 per cent higher than for Toronto's inland St. Lawrence Neighbourhood at a density of only 3.0.

Moreover, if this sort of logic is accepted, it is only a short step to treat waterlots as if they really represent an addition to existing open space.

A 1983 study of the Mimico area noted that the densities allowed in the Lakeshore Apartment Strip were either at the upper end of the high density range for Etobicoke or above it. Yet the study proposed further increases in density on a site specific basis in two ways: 1) allowing bigger buildings if the developer provides a boardwalk, and 2) letting developers

meet part of the open space requirement by dedicating waterlots as open space. The effect of this would be to increase densities along the water's edge even further through bonus-ing and open space transfers.

Alternatives

To avoid the kinds of adverse consequences discussed above, what are the options?

Where waterlots do not have density already assigned to them, Etobicoke and Toronto have instituted special zoning to control future uses. In Etobicoke the 'W' Waterfront Zoning restricts waterlot use to recreational and public uses and limits lakefilling to public service purposes. In Toronto the recently introduced 'GR' zoning restricts waterlot use to a bathing station or conservation lands, with new lakefilled land only to be used as-of-right for these purposes.

Where waterlots already have density assigned to them, one option would be to limit density transfers to partial transfers from those areas of the waterlot that are lakefilled for public purposes. In this way, the amount of density transferred would be reduced and tied directly to the new land area created for public purposes, with lakefilling still being subject to public scrutiny and approval. There are a number of options concerning the density assigned to the remaining waterlot portion. These options include leaving this density as assigned, rezoning the remaining waterlot portion or negotiating an equitable settlement. The Royal Commission in its *Interim Report* has recommended a moratorium on "lakefilling" until a comprehensive lakefill policy is developed.

— Gord Garland

The Environment and Our Future

Environmental issues are being placed in the forefront of planning. The Toronto waterfront is no exception. Within the Royal Commission, the Environment and Health Work Group Report formed the basis for hearings on environmental issues earlier this year and the Commission's recently released *Interim Report* contained many recommendations in support of the 'greening' of the waterfront.

The Toronto Environmental Alliance (TEA) is a coalition of organizations which is concerned about Toronto's environment. The group has undertaken several projects including a recycling program and, in association with radio station CIUT 89.5, an on-going show promoting environmental concerns and individual groups.

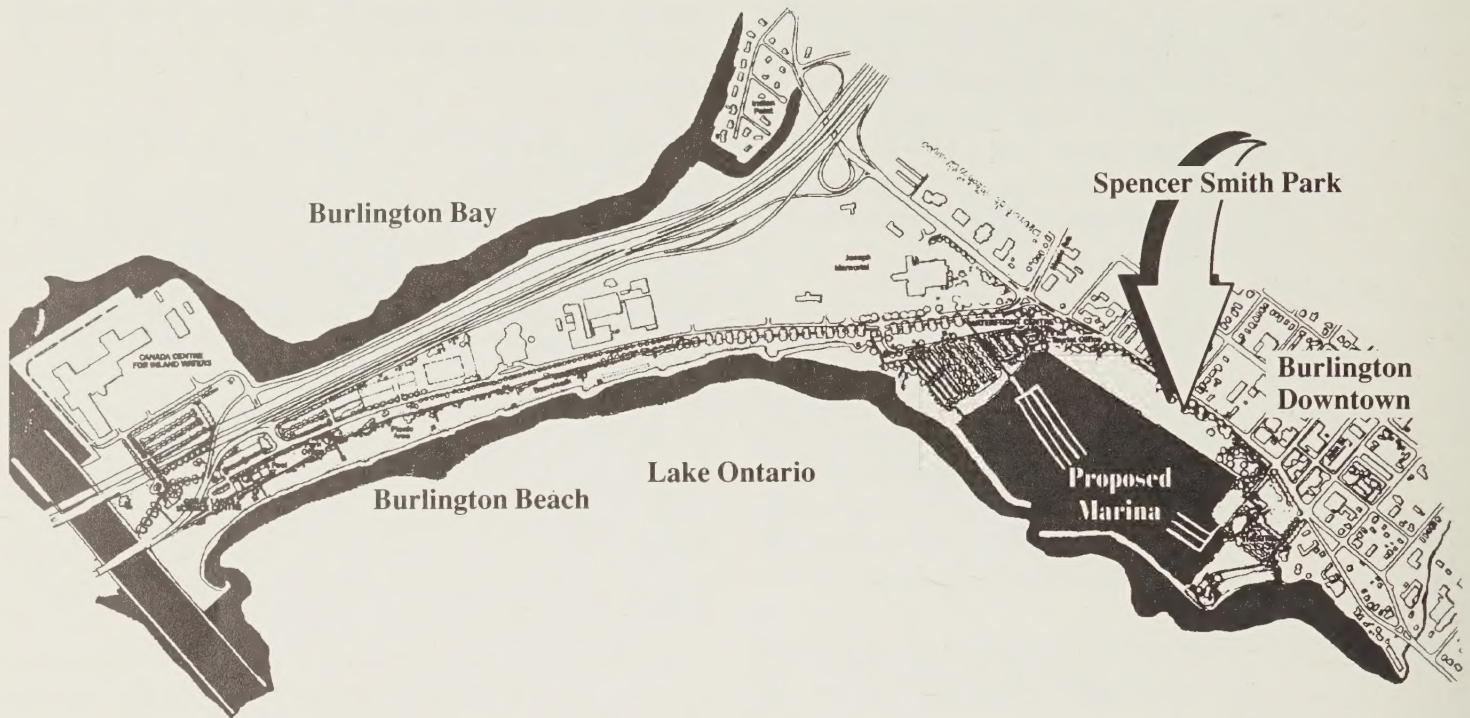
Environmentalists Plan Toronto (EPT) is yet another of the group's projects. Its purpose is to develop a vision of an ecologically sound Toronto, examining issues including CityPlan '91, transportation, housing, the waterfront, the built environment, and urban nature.

Scheduled meetings attended by Royal Commission staff have included a range of participants, from professional specialists to concerned citizens. Meetings are of an informal nature: participants are encouraged to express their ideas, discuss them with others, and share with everyone their visions of our future environment.

In the near future EPT will be publishing a working document outlining various proposals and solutions developed by participants in the group sessions. This will provide the basis upon which decisions will be made on work to be done this fall. For further information contact Don Houston at 923-5372 or 968-3412.



Burlington Waterfront Symposium



On September 21–22, 1989, the City of Burlington, Halton Region Conservation Authority, and the Regional Municipality of Halton jointly sponsored the Burlington Waterfront Symposium. The symposium provided an opportunity for those who attended, including staff from the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, to examine and comment on the Burlington Beach Waterfront Park Master Plan. The plan proposes over 40 hectares (100 acres) of public open space centred on Spencer Smith Park and encompassing a variety of recreational facilities. Key aspects of the plan include acquisition of the Burlington Beach strip to provide over three kilometres of publicly accessible shoreline and lakefilling to create a marina in front of Spencer Smith Park.

Toronto architect, A.J. Diamond, was the keynote speaker at the symposium. In his address, Mr. Diamond outlined some of the guiding principles in waterfront development. He commented that the plan should fit the context, making the most of natural features and location. Furthermore, a strong integrated plan incorporating a variety of uses is required in order to give a waterfront life. The final guiding principle is simply to do the first site, or portion of the plan, well. Thus, the first site becomes the anchor or model with which all other development must match. In concluding, Mr. Diamond noted that enhancements could be made to existing uses before the permanent infrastructure was in place.

The Burlington Beach Waterfront Park Master Plan is an attempt to enhance many of the special features found along this portion of the Lake Ontario shoreline. One such feature is

the baymouth barrier (beach). The beach is all sand with dunes further inland and is of provincial significance since it provides habitat for 19 regionally rare plant species. Some discussion centred on the removal of the hydro corridor that extends along the length of the beach to reduce the hazard to migrating birds and to improve appearance. Work is already underway to acquire and remove beachfront cottages. Once this task is complete, the dune area will be stabilized using natural vegetation and raised footpaths created to provide beach access.

The focal point of the symposium was the development of the marina area in front of Spencer Smith Park. The proposed marina will require a considerable amount of lakefill. Concerns raised included the possibility of contamination, turbidity (the movement of fill in water), and changes in coastal processes that could cause the trapping of sediments and increased concentration of contaminants. Another concern was the seven storm sewers that drain approximately 160 hectares (400 acres) and flow into the proposed marina basin. This has the potential to elevate bacterial levels and to transport other pollutants into the marina. Among the solutions proposed were the construction of filter traps, better storm water management upstream, and an increase in the frequency of catch basin clean outs.

Burlington is a vibrant community with the potential to create a waterfront that will provide enjoyment and recreation for many generations to come. The work that has begun with the master plan will significantly enhance the Burlington shoreline and, in doing so, bring its citizens back to the waterfront.



Waterfront Center Conference

Fifteen Canadian waterfront communities were represented at the Waterfront Center's annual conference in Washington D.C. from 21 September to 23 September 1989. Planners, architects, developers and government representatives from Vancouver, Edmonton, Saskatoon, Winnipeg, Windsor, Waterloo, Brantford, Hamilton, Toronto, Kingston, Ottawa, Quebec, Dartmouth, Halifax and Bedford took part in sessions about environmental values, economic development, cultural issues and planning and design techniques associated with waterfront development all over North America.

Royal Commission staff members David Carter and Monica Morrison heard about how people in New Orleans opposed construction of a riverfront expressway that would have cut through an historic district, talked about how a controversial design detail on a sculpture produced popular support for a new riverfront park in Cincinnati and learned how Corpus Christi, Texas accommodated a military base's transportation needs by setting up a water taxi service. In discussing problems common to waterfront planning and development, participants shared ideas and detailed information about issues like design guidelines, insurance liability, funding, land trusts and zoning.

Maureen Sinclair, of the City of Brantford Waterfront Committee, has attended the annual conference for several years. "I find it useful", she says, "to talk to people who have some of the same headaches I do. There also can be some notable differences. I remember when I first started coming to the conference Canadians were a rarity. I was talking to a man from the southern states about our riverfront and told him that we had an ice problem: he didn't know what I meant. He said, 'The only time I think about ice is when I'm looking for something to put in my drink.' Many of the problems, though, especially the planning and jurisdictional issues, are shared."

The Waterfront Center, a non-profit educational organization, has been operating the conference since 1983.

Great Lakes Research into the 21st Century

Royal Commission Executive Director and Counsel, Ron Doering spoke at the Great Lakes Research into the 21st Century workshop at the Niagara Institute in Niagara on-the-Lake on September 20-22, 1989.

His task was to explain to the assembled scientists and research managers what lessons had been learned during the first year of the Commission's work regarding the relationship of science to policy development. Mr. Doering agreed that there is an urgent need to bring information that only scientists have to public policy making. While he stressed that this information must play a greater role, he outlined several real constraints in doing this.

Mr. Doering also described the institutional inertia that stems from the array of over 30 boards, commissions and special purpose bodies that have jurisdiction on the Toronto waterfront.

He indicated that one of the biggest challenges faced by those involved in environmental issues and waterfront redevelopment was the need to overcome a profound cynicism that problems cannot be solved by the existing system.

Other speakers were: The Honourable John Fraser, Speaker, House of Commons; Dr. Ray Oglesby, Professor of Aquatic Science, Cornell University; Dr. Len Good, Environment Canada; The Honourable Tony Earl, Quarles and Brady, Madison, Wisconsin. Guest of Honour was Mr. Robert K. Welch, I.J.C. Commissioner.

York University Courses at the Royal Commission

The Royal Commission welcomes Professors Roy Merrens and Gene Desfor and their graduate students from York's Faculty of Environmental Studies back for a second year of study of waterfront issues.

Professors Desfor and Merrens use the emerging literature to focus on the **processes** of change. The examination is approached, in part, from an historical perspective using recent waterfront redevelopments in North American and European cities to investigate specific changes within the context of broader economic, political and environmental forces.

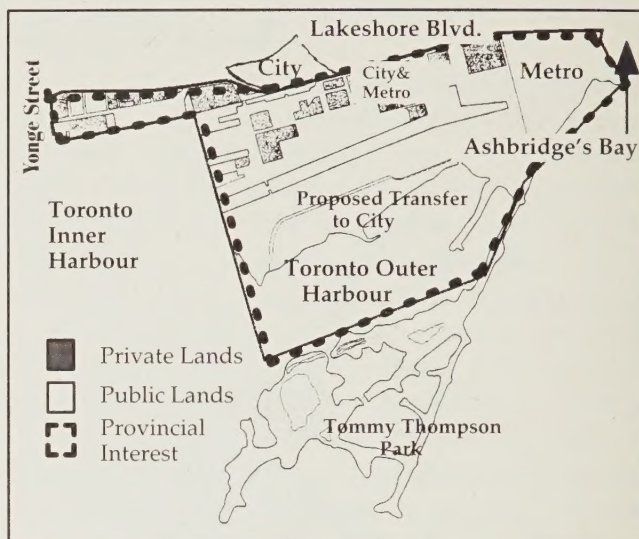
An agreement between the Commission and York allows funding for three graduate assistantships. James Flagal, David McLaughlin and Mary Simpson will intern with Ron Doering, David Carter and Beverly Morley. Simon So returns this term to continue his studies on the waterfront as well as new members Paul Feitelberg, Luigi Aurilio, Ariane Heisey, Adam Carr, Nora Kassabian and Rosemary Spatafora. **Welcome to all.** We look forward to our continued association with York University.



Government Response to *Interim Report*

Both federal and provincial levels of government have expressed support for the recommendations of the Royal Commission's *Interim Report*.

The Government of Canada released a preliminary formal response to the report on 30 August 1989. Treasury Board President Robert deCotret said that the federal government, in substantial agreement with the recommendations about Harbourfront, plans to explore the feasibility of creating a foundation with a mandate to continue Harbourfront's programming activities. The federal government also supports the continued use of Toronto Island Airport for general aviation and limited commuter traffic and is open to discussions with the City of Toronto about the recommended transfer of some of the Toronto Harbour Commissioner lands. The Minister of the Environment has formally endorsed the recommendation for an environmental audit and has pledged technical and other assistance.



Environmental issues were also at the centre of the response of the Government of Ontario when, on 17 October Premier David Peterson announced broad provincial measures directed towards ensuring the "... preservation, protection and prudent use ..." of Toronto's waterfront. The measures, outlined by Mr. Peterson, Municipal Affairs minister John Sweeney and Ministry of Environment minister James Bradley at a press conference in the offices of the Royal Commission, take the form of four steps:

- a formal declaration of provincial interest under the Planning Act in the lands and water lots of an area bounded by Yonge Street on the east and Ashbridge's Bay on the west, to prevent major development until the area has been thoroughly studied (see map);
- a provincial Order in Council giving David Crombie a mandate to report to the Province on waterfront issues along the entire western basin of Lake Ontario and to recommend ways of linking and integrating the waterfront to upstream watersheds;
- support for the Royal Commission's carrying out an environmental audit of the Port Industrial Area and East Bayfront lands;
- appointment of Member of Provincial Parliament Ron Kanter to develop, in consultation with the Royal Commission, a Greater Toronto Greenlands Strategy to protect the headwaters and rivers valleys from the Oak Ridges Moraine to Lake Ontario.

Commissioner Crombie welcomed the opportunity to work on waterfront issues with other governments: "No one level of government alone can solve all the issues related to the development of the waterfront in the public interest. This new provincial mandate, added to the federal mandate, is a very strong signal of federal-provincial cooperation on these matters."

From the Media

"What I'm hearing is that people don't know who to praise or who to blame for what's happening on the waterfront and I think that should change," said David Crombie in an interview.

Toronto Star, August 31, 1989

"The objective is to make sure that public benefits are at the forefront among the considerations shaping the future development of the waterfront."

The (St. Catharine's) Standard, August 30, 1989

To swim in the lake: They're going to call him a crazy romantic, but when did a swim in the lake become an impossible dream? David Crombie may have given us a little idealism, but think about it

Toronto Sun, August 31, 1989

"The Commission believes ... changes on the waterfront ... have happened too quickly, with potentially damaging long-term results ... a pause is needed"

Toronto Sun, August 31, 1989

Toronto's waterfront may yet be salvaged from those who would ring it with multi-storey buildings. David Crombie ... has finally said what should have been said years ago: Enough.

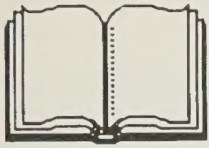
Peterborough Examiner, September 2, 1989

Let's stop whining over development on the waterfront... and get behind Crombie's vision of a green salvation for us and the future.

Toronto Sun, September 3, 1989

A selection of commentary generated by the release of the Royal Commission's first *Interim Report*.





Recently Received by the Canadian Waterfront Resource Centre

A Future For Our Rivers by The National Capital Commission, 1989. 74 pp.

In June 1987, the National Capital Commission (NCC) hosted a conference in Ottawa called *A Future for Our Rivers*. The NCC published a synopsis of the conference this spring. The publication, in English and French, summarizes the thoughts, opinions and aspirations of those who spoke at the conference. Experts came from Australia, France, Japan, the United Kingdom and the United States to discuss a wide range of waterfront issues and case studies of successful riverfront developments with their Canadian colleagues. The participants addressed use-oriented issues such as recreation, tourism, forestry, agriculture, industry, navigation, marine life, pollution, mixed-use projects and development. The major themes covered preservation, revitalization and economics, as well as social and environmental concerns.

A list of the sessions at the back of the publication with a useful summary of the speakers and their achievements helps organize the book, which unfortunately does not indicate topics in its table of contents. Another useful tool at the back of the publication is a list of participants with their organizations and addresses.

The compilers of the synopsis observe that a central issue at the conference appeared to be achieving co-operation and compromise among all parties involved in waterfront projects. Their call for development of a comprehensive management approach pulls together the wide variety of topics covered in the book.

– Janet Hollingsworth



Paradise Lost

Snake Island was a virtual paradise for young imaginations. Crossing the tiny drawbridge, over a grungy moat of smelly green water, we would leave the real world behind and embark on Grand Adventures.

Cowboys and Indians charged and pounded through the high grass and scratchily dense brush, but Knights of the Round Table jousted and battled their huge broadswords more often. Adults, and the odd, straying picnicker were honest enemies – prey to avoid, or better yet, spy upon!

Young lovers were more of a curiosity – something to sit back and observe, and keep our giggles and comments from interrupting. Even though our little beach, so well guarded by and hidden amongst the trees faced the harbour and an ever burgeoning city skyline, the remoteness, the sense of other worldliness enhanced the fantasy. Even on the roughest, blowiest days we always felt peace.

Now when time – or “progress” as it’s referred to these days – overwhelms the physical space, and Snake Island is swallowed, my memories will forever treasure and savour that special magic.

–Anne Dixon

Toronto's Changing Waterfront Perspectives from the Past, 3 – 4 November 1989

On 14 November 1912 *The Evening Telegram's* bold headline proclaimed, “The ‘Vision Splendid’ of the Toronto Harbour Commission”. That evening *The News's* front page red-ink banner declared, “Toronto will be made great national port at cost of \$19,000,000”. The newspapers greeted the publication of the harbour commission’s 1912 waterfront plan with delight. But some 75 years later, the current waterfront scene is less sanguine. Attention is now directed to “Battle lines drawn at dockside”, to a “Revitalized waterfront still cold and fetid” and to “Metro’s waterfront: We can’t risk another fiasco”.

“Toronto’s Changing Waterfront: Perspectives From The Past”, a symposium designed to encourage research and to

promote awareness of the forces shaping the waterfront, will be held on November 3rd and 4th at the Toronto Harbour Commission building. This symposium will appeal to those wishing to make sense of current waterfront battles: those concerned with urban history, urban planning and processes of development will find relevant lessons in the discussion of historical events.

The symposium will offer no magic solutions to current problems. It will, however, promote a better understanding of the historical forces which have shaped the waterfront, and their relevance to recent developments.

For registration information, call **Michael Moir** at (416) 863-2073, as soon as possible, as space is limited.

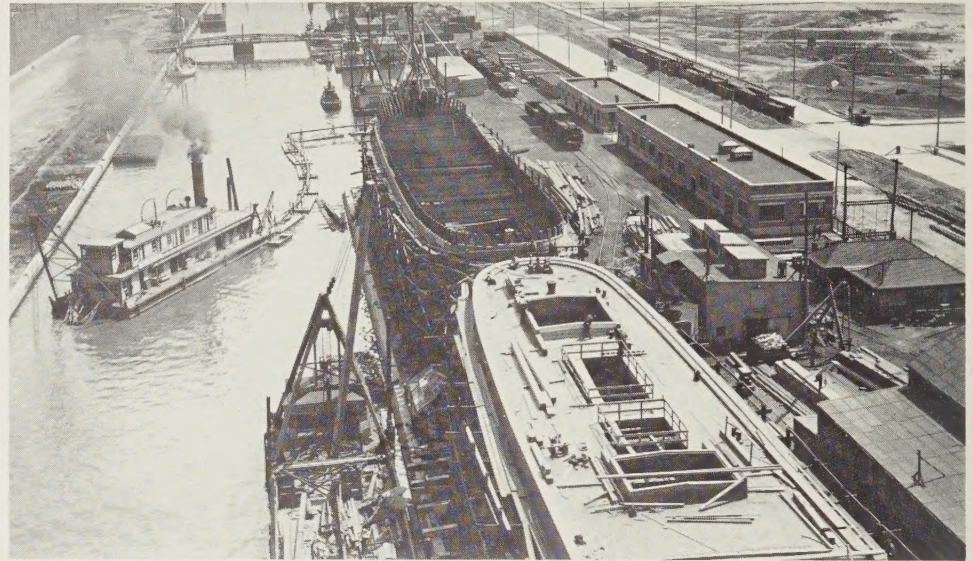


Waterfront Redevelopment in Wartime

Much is being written about the wave of redevelopment currently transforming North American waterfronts. All too often, however, accounts of the changes suggest that waterfront development is a new phenomenon, a novelty that first surfaced a decade or two ago.

To understand the current transformations of waterfronts it is imperative to appreciate that waterfront development has always been with us, at least since the first European arrivals waded ashore on ocean-, lake-, and river-fronts in North America, and started transforming the land at the water's edge, subsequently often filling in the shallow areas to create more land. More recent large-scale changes, such as those initiated by the famous Burnham Plan for Chicago in 1909, or in Toronto, by the dramatic 1912 plan of the Toronto Harbour Commissioners (THC), are reminders that even the scale of current waterfront changes has been matched by redevelopments begun many decades ago.

Especially welcome, therefore, is a newly published analysis of an earlier phase of waterfront redevelopment in a Canadian city. The study, by Michael Moir, is titled "Toronto's Waterfront at War, 1914-1918", and appears in *Archivaria* 28 (Summer 1989). The study provides valuable relief from the welter



of historical accounts and is noteworthy for several reasons: it offers a revealing glimpse of an important phase of waterfront redevelopment rarely accorded attention and it documents a kind of redevelopment that may well have been experienced along other waterfronts. Dramatic changes in response to new and urgent wartime needs and priorities was probably an experience common to many North American (and European) cities that found themselves plunged into wartime conditions more than once in the twentieth century.

There is an additional reason for welcoming Moir's study. It affords a

revealing illustration of the major role played by Toronto's port authority in industrial and commercial development, a salutary reminder that, despite the implications of its name, the Toronto Harbour Commissioners has traditionally been concerned with much more than matters of shipping and navigation. And, while focusing upon the THC's role in one particular era, the author draws appropriate attention to the magnificent collection of historical records that have been preserved and now opened to the public in the archives of the Toronto Harbour Commissioners.

— Roy Merrens

Toronto Does Her Bit: The Homefront During Two World Wars

The Market Gallery Of The City Of Toronto Archives, 95 Front Street East / 28 October, 1989 – 25 February, 1990

To commemorate the anniversary of the first and second World Wars this exhibit of photographs, paintings, documents and artifacts will recount Toronto's contribution to the war effort and the impact of these tumultuous events on the city's development and character. Rationing, industrial activity – some on the waterfront – and recruiting drives are just a few of the facets of wartime Toronto that will be illustrated.

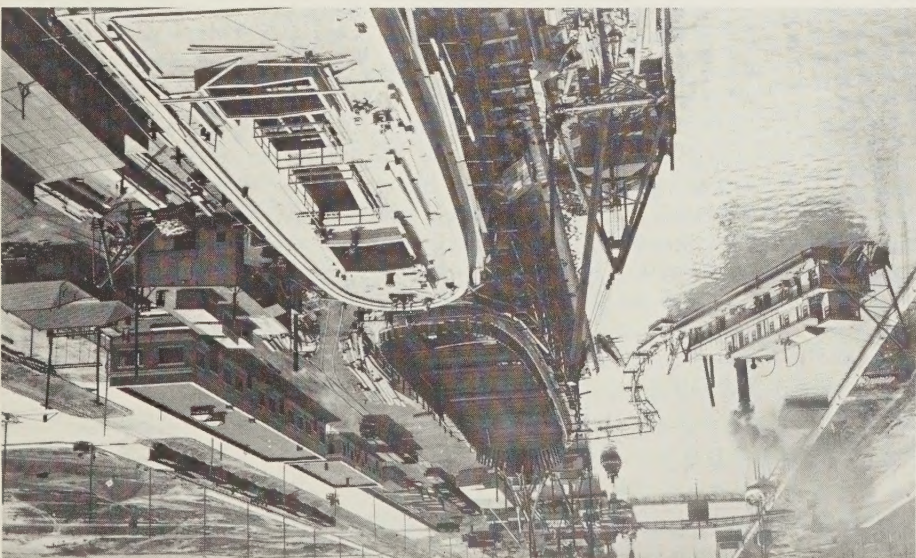
For more information contact Karen Teeple at (416) 392-7483.

About the Newsletter

The Newsletter is a publication of the Canadian Waterfront Resource Centre, the research and education arm of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront: Box 4111, Station A, Toronto, Ont., M5W 2V4, (416) 973-7185. Thanks for assistance in the production of this issue to Beverly Morley, Jennifer Young, Nancy Clark, Debbie Williams, Scott Clark, Ginette Bellefeuille, Soo Kim, Marlaine Koehler, Gord Garland, Ron Doering, Roy Merrens, Gene Desfor, Janet Hollingsworth, Charity Landon, Anne Dixon, Simon So and Laura Taylor. Thanks also to The Toronto Harbour Commissioners, Toronto Waterfront Charrette and Alexis Landon for illustrations provided. Production Coordinator: Andrea Short. For information contact: Monica Morrison.



Le réaménagement du secteur riverain en temps de guerre



La vague de réaménagement qui transforme actuellement les secteurs riverains en Amérique du Nord fait couler beaucoup d'encre. Mais on laisse trop souvent entendre que le réaménagement des secteurs riverains est un phénomène nouveau, une idée qui a surgi il y a dix ou vingt ans à peine. Pour comprendre les transformations que subissent actuellement les secteurs riverains, il ne faut pas oublier que de tels projets de réaménagement ont en fait commencé avec l'arrivée des premiers européens sur le continent nord-américain, qui ont entrepris de transformer les rives des océans, des lacs et des rivières, remplissant souvent les zones peu profondes pour créer encore plus de terrain. Plus récemment, le célèbre plan Burnham pour Chicago en 1909 ou, à Toronto, le sensationnel plan de 1912 des Toronto Harbour Commissioners (THC), nous rappellent que les travaux d'aménagement entrepris il y a bien des années étaient tout aussi ambitieux que ceux d'aujourd'hui. À cet égard, Michael Moir vient de publier, dans *Archivaria* 28 (été 1989), une analyse particulièrement pertinente de travaux de réaménagement entrepris dans une ville canadienne au début du siècle. Intitulée "Toronto's Waterfront at War, 1914-1918", cette étude tranche avec les exposés historiques habituels et est digne d'attention pour plusieurs raisons: elle offre un aperçu révélateur d'une étape

importante mais peu connue dans le réaménagement des rives et elle décrit un genre de réaménagement qui peut fort bien s'être produit dans d'autres secteurs riverains. Des changements aussi spectaculaires, apportés en réponse à de nouvelles et urgentes nécessités et priorités, sont probablement le fait de bien des villes nord-américaines (et européennes), qui se sont trouvées en situation de guerre plus d'une fois pendant le XXe siècle.

L'étude de Moir est pertinente pour une autre raison. Elle illustre claire-

Toronto fait sa part: La Métropole pendant les deux guerres mondiales

Exposition à la Market Gallery des Archives de la Ville de Toronto, 95 rue Front est - du 28 octobre au 25 février 1990

Pour commémorer l'anniversaire des première et deuxième guerres mondiales, cette exposition de photographies, de tableaux, de documents et d'objets d'art raconte la contribution de Toronto à l'effort de guerre et l'impact que ces événements mémorables ont eu sur le développement et le caractère de la ville. Le rationnement, l'activité industrielle - dans le secteur riverain notamment - et les campagnes de recrutement comptent parmi les aspects de la vie à Toronto pendant la guerre qui seront illustrés. Pour plus de renseignements, communiquer avec Karen Teeple au (416) 392-7483.

À propos du Bulletin

Le Bulletin est une publication de Centre canadien de documentation sur le secteur riverain, la section de la recherche et de l'éducation de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto: C.P. 4111, Succursale A, Toronto, Ont., M5W 2V4, (416) 973-7185. Nous désirons remercier les personnes dont les suivent qui ont collaboré à la production de ce numéro: Beverly Morley, Jennifer Young, Nancy Clark, Debbie Williams, Scott Clark, Ginette Bellefeuille, Soo Kim, Marlaime Koehler, Gord Garland, Ron Doering, Roy Merrens, Gene Desfor, Janet Hollingsworth, Charity Landon, Anne Dixon, Simon So and Laura Taylor. Nous voulons aussi remercier les Toronto Harbour Commissioners, Toronto Waterfront Charrette et Alexis Landon pour l'usage de leurs illustrations. Coordinatrice de la production: Andrea Short. Demandes de renseignement: Monica Morrison.

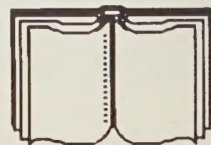
ment le rôle d'envergure joué par l'autorité portuaire de Toronto dans le développement industriel et commercial, et nous rappelle utilement que, malgré leur nom, les Toronto Harbour Commissioners se sont traditionnellement occupés de beaucoup plus que d'expédition et de navigation. Et, tout en se concentrant sur le rôle des THC dans un domaine particulier, l'auteur se rapporte opportunément à la magnifique collection de documents historiques qui ont été conservés et qui sont maintenant accessibles au public dans les archives des Toronto Harbour Commissioners.

- Roy Merrens



Récemment reçu par le Centre canadien de documentation sur le secteur riverain

L'avenir de nos rivières par la Commission de la Capitale nationale, 1989. 74 p.



En juin 1987, la Commission de la Capitale nationale (CCN) a accueilli à Ottawa une conférence portant sur "L'avenir de nos rivières". Elle a publié un résumé de cette conférence ce printemps. Cette publication, qui est parue en anglais et en français, résume les pensées, les opinions et les aspirations des conférenciers. Des experts provenant d'Australie, de France, du Japon, du Royaume-Uni et des États-Unis sont venus discuter avec leurs collègues canadiens une vaste gamme de problèmes riverains et d'études qui avaient été effectuées de secteurs riverains bien aménagés. Les participants se sont penchés sur des utilisations comme la récréation, le tourisme, la sylviculture, l'agriculture, l'industrie, la navigation, la vie aquatique, la pollution, les utilisations mixtes et l'aménagement. Les grands termes concernaient la préservation, la revitalisation et l'économie ainsi que des préoccupations d'ordre social et environnemental.

La liste des sessions qui figure à la fin de la publication ainsi qu'un résumé utile des conférenciers et de leurs réalisations aident à structurer le livre, qui n'indique malheureusement pas les sujets dans sa table des matières. Une liste des participants, qui donne aussi l'organisation à laquelle ils appartiennent et leur adresse, constitue un autre outil utile à la fin de la publication. Les auteurs du résumé font observer qu'une question centrale à la conférence semblait être de parvenir à ce que toutes les parties s'occupant de projets riverains coopèrent et fassent les compromis nécessaires. Ils réclament donc l'adoption d'une approche de gestion commune, qui permettrait de relier la vaste gamme de sujets abordés dans le livre.

— Janet Hollingsworth

Paradis perdu

Snake Island était un vrai paradis pour les jeunes imaginations. En traversant le minuscule pont-lévis qui enjamait une eau verte et gluante, nous laissions toute réalité derrière nous pour pénétrer dans le monde fantastique de l'aventure.

Cowboys et Indiens se pourchassaient et s'empoignaient dans les hautes herbes et dans les buissons épineux, mais l'île était plus souvent le domaine des preux chevaliers et de leurs fidèles épées. Les adultes et les rares pique-niqueurs étaient des ennemis de choix, dont il fallait absolument se cacher ou, mieux encore, qu'il fallait espionner!

Les amoureux étaient plus intéressants — nous les observions en prenant soin de ne pas interrompre leurs ébats par nos rires et nos gloussements. Même si notre petite plage, si bien protégée et cachée par les arbres, faisait face au havre et à une ville de plus en plus animée, la solitude, l'impression d'être dans un autre monde, excitaient notre imagination. Il y avait un sentiment de paix, même lorsque la tempête faisait rage autour de nous.

Maintenant que le temps — ou le "progrès" comme on l'appelle aujourd'hui — envahit l'espace physique et engloutit Snake Island, je chérirai et je savourerai toujours ces instants magiques.

— Anne Dixon

Toronto's Changing Waterfront Perspectives from the Past — les 3 et 4 novembre 1989

Le 14 novembre 1912, le *Evening Telegram* proclamait à la une "la Vision Splendide de la Toronto Harbour Commission". Le même soir, la manchette du journal *The News* déclarait en rouge : "Toronto deviendra un grand port national au coût de 19 millions de dollars". Les journaux ont fait un accueil enthousiaste au plan riverain de 1912 de la commission du havre. Mais quelque 75 ans plus tard, l'enthousiasme s'est refroidi. On parle maintenant d'une "zone de combat près des quais", d'un "secteur riverain revitalisé qui est encore froid et fétide" et du "fiasco du secteur riverain de Toronto qu'il ne faut pas répéter".

"Toronto's Changing Waterfront: Perspectives From The Past" est un symposium destiné à encourager la recherche et à promouvoir une connaissance des forces qui déterminent le secteur riverain de Toronto qu'il ne faut pas répéter".

Le symposium n'offrira aucune solution magique aux problèmes actuels. Cependant, il permettra d'acquiescer une meilleure compréhension des facteurs historiques qui ont donné au secteur riverain son apparence actuelle, et de leurs rapports avec les événements récents.

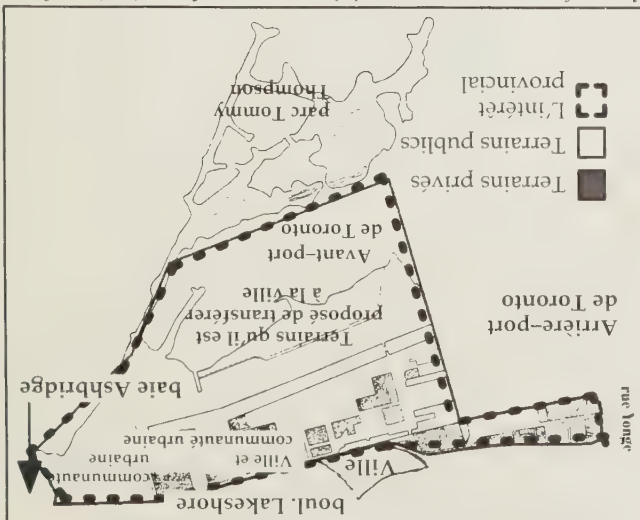
Pour s'inscrire, téléphoner à Michael Moir (416) 863-2073, des que possible, étant donné que les places sont limitées.



La réponse du gouvernement au rapport provisoire

Les piliers fédéral et provincial du gouvernement ont indiqué qu'ils appuyaient les recommandations formulées par la Commission royale dans son rapport provisoire.

La réaction du gouvernement du Canada a été rendue publique le 30 août 1989. Le président du Conseil du Trésor, Robert de Cotret, a affirmé que le gouvernement fédéral était essentiellement d'accord avec les recommandations concernant la Harbourfront et qu'il entendait examiner la possibilité de créer une fondation qui aurait pour mandat de poursuivre les activités de cette société. Le gouvernement fédéral convient aussi que le Toronto Island Airport doit continuer à servir le trafic de l'aviation général et de banlieue et il est disposé à discuter avec les autorités de la ville de Toronto de la recommandation touchant le transfert des terrains des Toronto Harbour Commissioners. M. de Cotret a signalé l'importance qui était accordée dans le rapport à la conservation et au développement respectueux de l'environnement, disant que le gouvernement fédéral est fermement engagé à respecter le principe d'un aménagement durable affirmé par la Commission.



Les questions environnementales étaient également au premier plan de la réaction du gouvernement ontarien le 17 octobre, jour où le premier ministre David Peterson a annoncé de vastes mesures provinciales destinées à assurer "... la préservation, la protection et l'utilisation prudente..." du secteur riverain de Toronto. Ces mesures, exposées par M. Peterson, le ministre des Affaires municipales, John Sweeney, et le ministre de l'Environnement, James Bradley, à une conférence de presse tenue dans les bureaux de la Commission royale, sont au nombre de quatre:

- une déclaration officielle d'intérêt provincial en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire dans les terrains et lots d'eau d'une région délimitée par la rue Yonge à l'ouest et la baie Ashbridge à l'est, afin d'empêcher tout travail d'envergure jusqu'à ce que la région ait été étudiée à fond;
- un décret provincial donnant à David Crombie le mandat de faire rapport à la province concernant les problèmes riverains dans l'ensemble du bassin occidental du lac Ontario et de recommander des façons de relier et d'intégrer le secteur riverain aux lignes de partage des eaux en amont;
- une vérification de l'impact environnemental, qui serait effectuée par la Commission royale, dans la région portuaire industrielle et les terrains du secteur de East Bayfront;
- l'élaboration par le député provincial Ron Kanter et la Commission royale d'une stratégie visant à protéger les cours supérieurs des rivières et les vallées fluviales de la moraine Oak Ridges au lac Ontario.

Le commissaire Crombie a affirmé qu'il était heureux d'étudier les problèmes riverains avec les autres gouvernements: "Aucun ordre de gouvernement ne peut à lui seul régler dans l'intérêt du public tous les problèmes liés à la mise en valeur du secteur riverain. Ce nouveau mandat provincial, qui vient s'ajouter au mandat fédéral, atteste très clairement de la collaboration fédérale-provinciale qui existe à l'égard de ces questions".

Ce qu'en pensent les médias

"Ce que l'on me dit, c'est que les gens ne savent pas qui féliciter ou blâmer pour ce qui se produit dans le secteur riverain, et je crois que cela doit changer", a dit David Crombie dans une entrevue.

Toronto Star, le 31 août 1989

Nager dans le lac : ils vont le traiter de romantique incorrigible, mais depuis quand est-ce un rêve impossible que de vouloir se baigner dans le lac? David Crombie est peut-être un peu idéaliste, mais pensez-y ...

Toronto Sun, le 31 août 1989

"L'objectif est de garantir que l'intérêt public est au premier plan des considérations qui détermineront l'aménagement futur du secteur riverain."

The (St. Catharines) Standard, le 30 août 1989

"La Commission croit que ... les changements dans le secteur riverain ... se sont produits trop rapidement, avec des résultats qui risquent d'être négatifs à long terme ... Il faut un temps d'arrêt..."

Toronto Sun, le 31 août 1989

Cessons de nous lamenter sur l'aménagement du secteur riverain ... et rangeons-nous sous la bannière de David Crombie et sa promesse d'un secteur riverain verdoyant pour nous et pour l'avenir.

Toronto Sun, le 3 septembre 1989

Il est encore temps de protéger le secteur riverain de Toronto contre ceux qui voudraient l'entourer d'immeubles en hauteur. David Crombie ... a enfin dit ce qui aurait dû être dit il y a des années : assez.

Peterborough Examiner, le 2 septembre 1989

Voici des observations suscitées par la parution du premier rapport provisoire de la Commission royale.

Quinze communautés riveraines canadiennes étaient représentées au congrès annuel du Waterrfront Center qui s'est tenu à Washington (D.C.) des 21 au 23 septembre 1989. Des planificateurs, des architectes, des urbanistes et des fonctionnaires de Vancouver, d'Edmonton, de Saskatoon, de Winnipeg, de Windsor, de Waterloo, de Brantford, d'Hamilton, de Toronto, de Kingston, d'Ottawa, de Québec, de Dartmouth, d'Halifax et de Bedford ont participé à des sessions concernant les valeurs environnementales, le développement économique, les questions d'ordre culturel et les techniques de planification et de conception associées à l'aménagement des secteurs riverains dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Deux membres du personnel de la Commission royale, David Carter et Monica Morrison, y assistaient et ils ont pu y apprendre comment un mouvement populaire de la Nouvelle-Orléans avait empêché la construction d'une autoroute riveraine qui aurait traversé un district historique, comment un détail controversé sur une sculpture avait porté le public à appuyer l'aménagement d'un nouveau parc riverain à Cincinnati et comment Corpus Christi (Texas) avait répondu aux besoins en matière de transports d'une base militaire en créant un service de taxi maritime. En discutant des problèmes communs à la planification et à l'aménagement des secteurs riverains, les participants ont partagé des idées et des informations détaillées sur des questions comme les principes de conception, les assurances, le financement, les trusts fonciers et le zonage.

Maureen Sinclair, du Comité du secteur riverain de la ville de Brantford, assiste à ce congrès depuis plusieurs années. "Je trouve qu'il est utile, dit-elle, de parler à des gens qui ont les mêmes maux de tête que moi. Mais il peut aussi y avoir de grandes différences entre nous. Je me souviens que, lorsque j'ai commencé à assister au congrès, les Canadiens étaient rares. Je parlais à un homme du Sud des États-Unis au sujet de notre secteur riverain et je lui ai dit que nous avions un problème de glace. Il ne savait pas ce que je voulais dire : la seule fois qu'il pensait à la glace, c'était lorsqu'il prenait un verre. Un grand nombre de nos problèmes, cependant, surtout en ce qui concerne la planification et la compétence, sont les mêmes."

Le Waterrfront Center, organisme éducatif sans but lucratif, tient un congrès depuis 1983.

La recherche sur les Grands Lacs

à l'aube du XXI^e siècle

Le directeur exécutif et Conseiller juridique de la Commission royale, Ron Doering, a traité de la recherche sur les Grands Lacs à l'aube du XXI^e siècle pendant l'atelier du même nom tenu par le Niagara Institute à Niagara-on-the-Lake du 20 au 22 septembre 1989.

Il était appelé à expliquer aux scientifiques et gestionnaires de la recherche qui y étaient rassemblés les leçons que la Commission avait tirées pendant sa première année d'existence concernant les rapports entre la science et l'élaboration des politiques. M. Doering a convenu qu'il était urgent de faire passer le message que les scientifiques doivent jouer un rôle plus important dans le processus d'élaboration des politiques, mais il a aussi exposé les nombreux facteurs qui font obstacle à leur participation. M. Doering a également décrit l'inertie institutionnelle découlant du fait que plus de 30 conseils, commissions et organismes spéciaux ont compétence sur le secteur riverain de Toronto.

Il a indiqué que, pour les responsables des questions environnementales et du réaménagement des secteurs riverains, l'un des plus grands défis était de surmonter le sentiment profondément ancré que les problèmes ne peuvent pas être résolus au sein du système existant. Les personnes suivantes comptaient parmi les autres conférenciers : l'honorable John Fraser, président de la Chambre des communes; Ray Oglesby, professeur de science aquatique à l'Université Cornell; Len Good d'Environnement Canada; l'honorable Tony Earl, de Quarles et Brady, Madison (Wisconsin). L'invité d'honneur était M. Robert K. Welch, membre de la CMI.

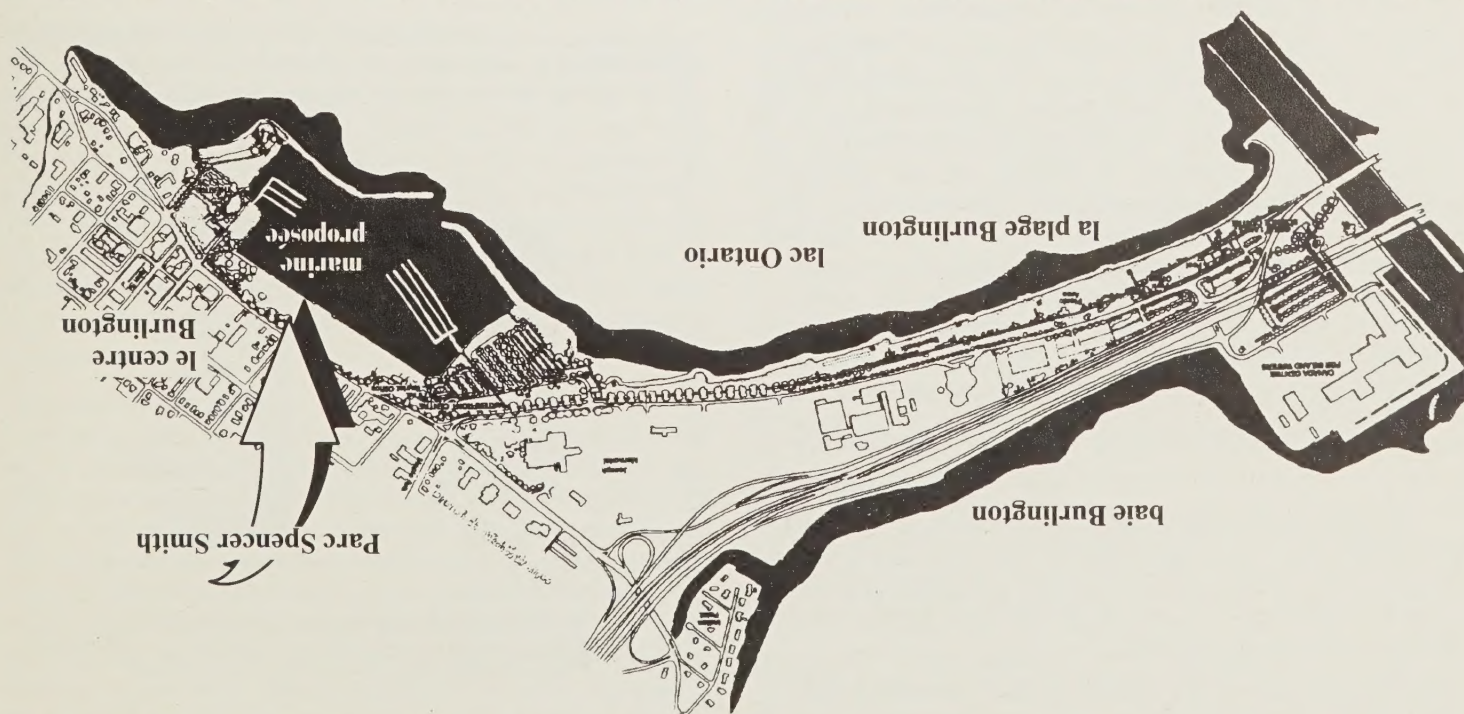
La Commission royale accueille des professeurs et des étudiants de l'Université York

Les professeurs Roy Merrens et Gene Desfor et des étudiants de troisième cycle de la Faculté des études environnementales à l'Université York reviennent à la Commission royale pour entreprendre une deuxième année d'étude des problèmes riverains. Les professeurs Desfor et Merrens se servent des documents qui commencent à être produits pour se pencher sur les processus du changement. Ils effectuent leur étude, en partie, selon une perspective historique en se fondant sur des secteurs riverains récemment réaménagés dans des villes nord-américaines et européennes pour examiner des changements spécifiques des points de vue économique, politique et environnemental. Une entente entre la Commission et l'Université York permet de subventionner trois assistants du troisième cycle. James Flagal, David McLaughlin et Mary Simpson étudieront auprès de Ron Doering, David Carter et Beverly Morley. Nous accueillons également Simon So, qui reprendra ses études du secteur riverain, ainsi que de nouveaux membres, à savoir Paul Fetteiberg, Luigi Aurillo, Ariane Heusey, Adam Carr, Nora Kassabian et Rosemary Spatafora. Bienvenue à tous. C'est avec plaisir que nous poursuivons notre association avec l'Université York.





Le symposium sur le secteur riverain de Burlington



Les 21 et 22 septembre 1989, la ville de Burlington, la Halton Region Conservation Authority et la municipalité régionale de Halton ont parrainé un symposium sur le secteur riverain de Burlington qui a donné aux participants, y compris au personnel de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, l'occasion d'examiner et de commenter le plan directeur pour le parc riverain de Burlington Beach. Ce plan propose l'aménagement de plus de 40 hectares (100 acres) d'espaces ouverts publics qui seraient centrés sur le parc Spencer Smith et comprendraient une diversité d'installations récréatives. Le plan prévoit notamment l'acquisition du corridor de Burlington Beach afin de rendre plus de trois kilomètres de littoral accessibles au public ainsi que des travaux de remblayage destinés à créer une marina devant le parc Spencer Smith.

Un architecte torontois, A.J. Diamond, était le conférencier d'honneur. Il a exposé certains grands principes de l'aménagement riverain, expliquant que le plan doit tenir compte du milieu et tirer le plus grand profit possible des beautés naturelles et de l'emplacement du secteur. De plus, il faut selon lui un plan intégré solide comprenant une diversité d'utilisations pour donner vie à un secteur riverain. Bref, il suffit de bien réaliser les premiers travaux, la première partie du plan. Ces travaux deviennent alors la base ou le modèle de tous les autres. Pour conclure, M. Diamond a noté que des améliorations pouvaient être apportées aux utilisations existantes avant que l'infrastructure permanente soit installée.

Le plan directeur du parc riverain de Burlington Beach vise à mettre en valeur les caractéristiques spéciales de cette partie du littoral du lac Ontario. Prenons, par exemple, la barre (plage) à l'embouchure de la baie. La plage est recouverte de

La marina qu'il est question de construire devant le parc Spencer Smith a constitué le point saillant du symposium. Elle exigera une quantité considérable de remblai. Les participants se sont dits préoccupés, entre autres, par la possibilité de contamination et de turbidité (le mouvement du remblai dans l'eau) ainsi que par les changements dans les processus côtiers (qui pourraient bloquer les sédiments et augmenter la concentration des contaminants. Les sept égouts pluviaux qui drainent environ 160 hectares (400 acres) et se déversent dans le bassin de la marina proposée constituaient un autre sujet d'inquiétude. On craignait qu'ils n'élèvent les niveaux de bactéries et ne transportent d'autres polluants dans la marina. La construction de filtres, une meilleure gestion des eaux pluviales en amont et un nettoyage plus fréquent des puisards comptaient parmi les solutions proposées.

Le littoral et, par le fait même, renouera les liens entre citoyens et le bord de l'eau.



L'environnement et notre avenir

— Gord Garland

Lorsque des densités n'ont pas déjà été affectées aux lots d'eau, Etobicoke et Toronto ont institué des zonages spéciaux pour contrôler les utilisations futures. À Etobicoke, le zonage riverain "W" limite les terrains submergés à des utilisations récréatives et publiques et ne permet le remblayage que pour des fins publiques. Toronto a récemment adopté le zonage "GR", lequel restreint l'utilisation des lots d'eau à des stations balnéaires ou des terrains de conservation, les nouveaux terrains remblayés ne pouvant être utilisés que pour ces fins. Lorsque des densités ont déjà été assignées aux lots d'eau, on pourrait limiter les transferts de densité aux parties qui sont remblayées pour des fins publiques. De cette façon, la densité transférée serait réduite et liée directement aux nouveaux terrains créés pour des fins publiques, et le remblayage serait toujours sujet à l'examen et à l'approbation du public. La densité assignée au reste du lot d'eau pourrait être traitée de diverses façons. On pourrait la laisser telle quelle, en modifier le zonage, ou négocier une entente équitable. Dans son rapport provisoire, la Commission royale a recommandé qu'un moratorium soit imposé sur le "remblayage" jusqu'à ce qu'une politique globale soit élaborée à cet égard.

Solutions de rechange

Seraient autorisées selon le site de deux façons : 1) L'aménageur pourrait construire des immeubles plus grands s'il fournissait des passerelles et 2) il pourrait aussi répondre à une partie des besoins en matière d'espaces ouverts en désignant à ce titre les terrains submergés. De cette façon, l'aménageur pourrait augmenter encore les densités permises au bord de l'eau en obtenant des suppléments de densité pour avoir rempli des conditions précises et en transférant des espaces ouverts.

Une étude effectuée en 1983 de la région de Mimico indiquait que les densités permises dans le corridor d'appartements de Lakeshore étaient égales ou supérieures aux densités les plus élevées approuvées pour la région d'Etobicoke. Pourtant, on y proposait des augmentations de densité supplémentaires qui augmentaient réellement l'espace ouvert existant.

De plus, si ce genre de raisonnement est accepté, il s'en faut de peu pour que les terrains submergés soient traités comme s'ils augmentaient réellement l'espace ouvert existant. Neighbourhood, qui est de 3,0 seulement. est 33 pour cent supérieur à celle du St. Lawrence utilisations mixtes du corridor de motels est de 4,0, ce qui par exemple, des utilisations mixtes de nature commerciale – augmentée pour encourager d'autres types d'aménagement – pour la partie non submergée d'un terrain soit également utilisations de terrain. Ainsi, il se peut que la densité prévue permises, alors ils ont également un effet sur les autres Si les lots d'eau sont utilisés pour calculer les densités

Autres effets

Dans le corridor de motels, la densité peut être transférée aux parties non submergées des terrains, à la condition que les parties submergées soient désignées à titre "d'espaces ouverts". La valeur de ce type de transfert est douteuse étant donné qu'il serait impossible de construire sur la partie submergée, qui resterait ouverte de toute façon. Le transfert de densité ne sert donc qu'à augmenter la densité dans la partie non submergée tout en faisant peu pour réaliser les objectifs en matière "d'espaces ouverts" publics. De plus, le fait de désigner la partie submergée à titre "d'espace ouvert" pourrait réduire la superficie des espaces ouverts dans la partie non submergée.

Les questions environnementales sont mises à l'avant-plan de la planification, et le secteur riverain de Toronto ne déroge pas à cette règle. Au sein de la Commission royale, le rapport du Groupe de travail sur l'environnement et la santé a constitué la base d'audiences sur des questions environnementales qui se sont déroulées plus tôt cette année et le rapport provisoire de la Commission, qui a récemment été rendu public, contenait nombre de recommandations à l'appui du "verdissiment" du secteur riverain. La Toronto Environmental Alliance (TEA) est une coalition d'organismes qui se préoccupent de l'environnement de Toronto. Ce groupe a lancé plusieurs projets, dont un programme de recyclage et, de concert avec la station radio CIUT 89.5, il parraine une série d'émissions exposant les questions environnementales et les différents groupes qui s'y intéressent. Environnementalistes Plan Toronto (EPT) fait également partie des projets de ce groupe. Il a pour objet d'élaborer une vision d'une ville respectueuse de l'environnement, d'examiner les divers enjeux y compris CityPlan 91, les transports, le logement, le secteur riverain, les zones construites et la nature urbaine. Le personnel de la Commission a tenu diverses réunions auxquelles ont participé des gens de tous les milieux, depuis les professionnels jusqu'aux simples particuliers. De nature officielle, ces réunions permettaient à tous d'exprimer leurs opinions sur l'avenir de notre milieu et d'en discuter librement. Dans un avenir prochain, EPT publiera un document de travail décrivant diverses propositions et solutions élaborées par les participants aux séances de groupe. Ce document constituera la base du programme de travail qui sera établi pour l'automne. Pour de plus amples renseignements, communiquer avec Don Houston au 923-5372 ou au 968-3412.

Les lots d'eau et la densité des immeubles

Qu'est ce qu'un lot d'eau?

Si vous croyez qu'un lot d'eau, c'est beaucoup d'eau, vous avez partiellement raison. En fait, les lots d'eau sont des terrains submergés qui appartiennent légalement à des particuliers, des sociétés ou des organismes gouvernementaux. Dans le cas du lac Ontario, la province est propriétaire du lit du lac et le gouvernement fédéral contrôle les voies navigables et les havres publics, mais des parties du lit qui sont attenantes au littoral ont été par le passé arpentées et vendues par la Couronne. Ces lots d'eau appartiennent habituellement au propriétaire du terrain non submergé adjacent et les limites de la parcelle sont indiquées dans l'acte de vente ou le certificat d'arpentage.

La Couronne n'a pas accordé de lots d'eau depuis 1924, mais ces derniers continuent d'avoir une incidence sur les régions riveraines. En particulier, étant donné que les lots d'eau sont sujets aux règlements municipaux sur le zonage, il est possible qu'une municipalité accorde des droits d'aménagement pour les parties tant submergées que non submergées d'une parcelle.

Le taux de densité assigné aux lots d'eau

Lorsque des droits d'aménagement sont assignés à un terrain qui inclut des parties submergées et non submergées, on peut augmenter le taux de densité des immeubles qui sont construits dans la partie non submergée. Le taux de densité des immeubles résidentiels est habituellement mesuré selon le nombre de logements par hectare. Prenons un exemple. Supposons qu'un terrain de dix hectares se compose de cinq hectares de terre et de cinq hectares d'eau et qu'une densité de cent logements par hectare est assignée au terrain. Mille logements pourront alors être construits sur les dix hectares. Cependant, étant donné que des immeubles ne peuvent pas normalement être construits sur l'eau, ils se retrouveront normalement dans la partie non submergée. Si la densité assignée à la partie submergée est transférée à la partie non submergée, alors la densité dans la partie non submergée augmente. Dans l'exemple qui est cité, elle double pour s'établir à 200 logements par hectare.

Le résultat peut être un amoncellement d'immeubles le long de la côte qui réduit l'accès tant physique que visuel au bord de l'eau et peut faire l'effet d'un mur entre ce dernier et le public. C'est ainsi que la densité assignée à la partie submergée du terrain a été transférée à sa partie non submergée dans les terrains de la Toronto Harbourfront Corporation et dans le corridor de motels d'Etoibicoke.

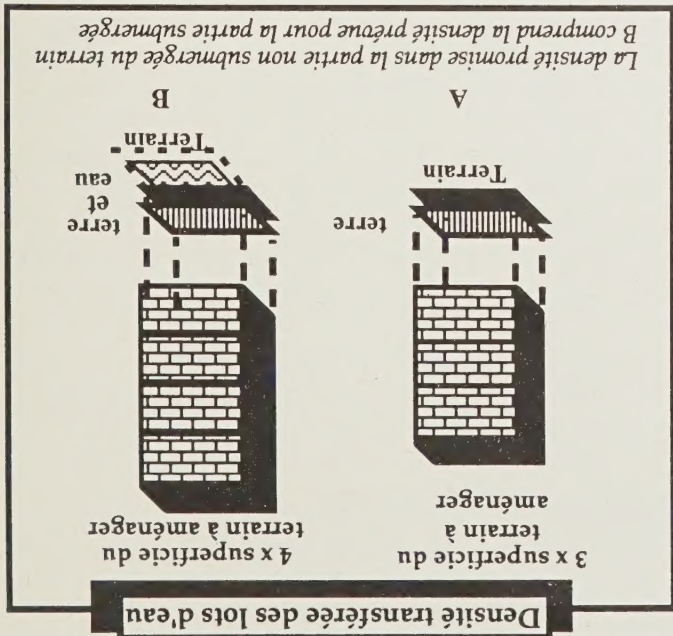
Environ 15 pour cent de tous les terrains dans le secteur de Harbourfront sont des lots d'eau. La surface brute maximum permise est assignée pour l'ensemble du terrain (c'est-à-dire les parties submergées et non submergées), ce qui signifie que les densités permises sont de 15 pour cent supérieures environ dans les parties non submergées que ne l'indiquent les

Le secteur de Harbourfront à Toronto

La densité résultante de 317 logements par hectare équivalait à celle de Palace Pier qui comprend des 321 logements par hectare, dont des immeubles qui peuvent compter 45 étages. Par opposition, le St. Lawrence Neighbourhood de Toronto, qui n'est pas situé au bord du lac, a une densité d'environ 275 logements par hectare, la plus grande partie étant concentrée dans des immeubles de huit étages donnant sur l'autoroute Gardiner.

Le corridor de motels d'Etoibicoke

allocations de densité globales. C'est peut-être pourquoi certains des immeubles à Harbourfront sont plus grands que ce que l'on avait laissé entendre au public. Même si les densités assignées aux lots d'eau ne faisaient pas partie des négociations, selon le personnel municipal, l'entente que viennent de conclure la ville de Toronto et la Harbourfront a notamment pour effet de réduire la surface de plancher permise de 9,5 pour cent. Les négociateurs de la ville ont affirmé que cette réduction était importante. Toutefois, elle ne correspond toujours pas à la réduction qui aurait pu être réalisée si l'on avait simplement éliminé les droits d'aménagement assignés aux lots d'eau de Harbourfront.





Le rapport provisoire de la Commission royale est

rendu public

Le premier rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a été rendu public par le président du Conseil du Trésor, l'honorable Robert de Cotret, le mercredi 30 août 1989.

Le rapport provisoire comprend les recommandations du commissaire, David Crombie, concernant la Toronto Island Airport, la Harbourfront Corporation, les Toronto Harbour Commissioners et certaines questions d'ordre environnemental.

Le commissaire Crombie a déclaré : "Les questions abordées dans ce rapport sont essentielles à l'avenir du secteur riverain. Il est clair qu'aucun gouvernement ni organisme ne peut procéder seul mais que nous devons tous conjuguer nos efforts afin de faire de notre secteur riverain ce qu'il peut et doit être".

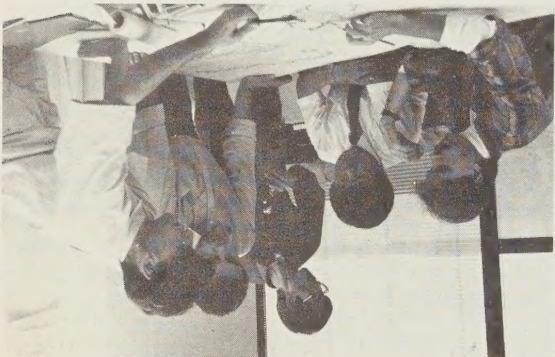
Comme l'a expliqué M. Crombie, le programme de la Commission royale pour l'autonomie commencera par la mise en oeuvre des recommandations formulées dans le rapport et comprendra des études spécifiques sur les transports, l'environnement, l'exposition universelle proposée et les Jeux olympiques, le logement et l'industrie. La Commission a jusqu'au 1^{er} juin 1991 pour mener à bien ses travaux et présenter son rapport final au gouverneur en conseil.

On peut se procurer un exemplaire du rapport en se rendant aux bureaux de la Commission situés au 207 Queen's Quay ouest, Suite 580, ou composer le (416) 973-7185 pour obtenir plus de renseignements.

Voir page 6 pour la réponse gouvernementale

La charte consacrée au secteur riverain de Toronto

Vingt-sept experts provenant de toutes les régions du Canada, des États-Unis et d'Europe sont arrivés à Toronto le 13 septembre 1989 pour participer à une séance de travail intensive de cinq jours concernant le secteur riverain de Toronto. Ils ont analysé le secteur riverain selon diverses perspectives : en avion, en bateau, à pied et en voiture. Ils ont entendu des exposés présentés par des représentants des secteurs locaux publics et privés, et ils ont participé à des tables rondes avec des dirigeants de la communauté et des chefs d'organisme ainsi qu'avec des experts des transports et de la protection de l'environnement, des historiens, des économistes et des urbanistes.



Les équipes de conception ont élaboré des propositions imaginatives et pratiques destinées à rendre le secteur riverain de Toronto "propre, vert et accessible". Il s'agissait essentiellement de supprimer des parties de l'autoroute Gardiner et de construire des tunnels en-dessous et des viaducs au-dessus, de la faire se déverser directement dans le lac, de diversifier les utilisations des terrains portuaires, de et de transférer les activités portuaires à la partie sud-ouest, de relier les parcs dans les falaises Scarborough à de nouveaux terrains portuaires au bord de l'eau et de créer au large des Plages de l'Ouest des îles qui relieraient les espaces ouverts du ruisseau Etobicoke à la place de l'Ontario. Plus de 300 membres du public ont assisté à l'exposé final du groupe le dimanche 17 septembre 1989. La charte était un projet de l'Ontario Professional Planners Institute, de l'Ontario Association of Architects et de l'Ontario Association of Landscape Architects. Trente personnes—ressources et quarante autres professionnels ont donné gratuitement de leur temps pour promouvoir une nouvelle vision du secteur riverain de Toronto.

Les graphiques produits pendant la charte seront affichés dans la salle d'exposition de la Commission royale à la fin d'octobre. Un rapport final sera rendu public dans trois semaines environ. Pour plus d'informations, communiquer avec Laura ou Simon au (416) 973-7185.